

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

19



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

11 Veröffentlichungsnummer:

0 199 187
A3

12

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

21 Anmeldenummer: 86104854.4

51 Int. Cl.: B 60 H 1/32

22 Anmeldetag: 09.04.86

30 Priorität: 24.04.85 DE 3514781

71 Anmelder: BAYERISCHE MOTOREN WERKE
Aktiengesellschaft, Postfach 40 02 40 Petuelring 130,
D-8000 München 40 (DE)

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung: 29.10.86
Patentblatt 86/44

72 Erfinder: Bednarek, Henryk, Max-Frieseneggerstrasse 3,
D-8910 Landsberg (DE)

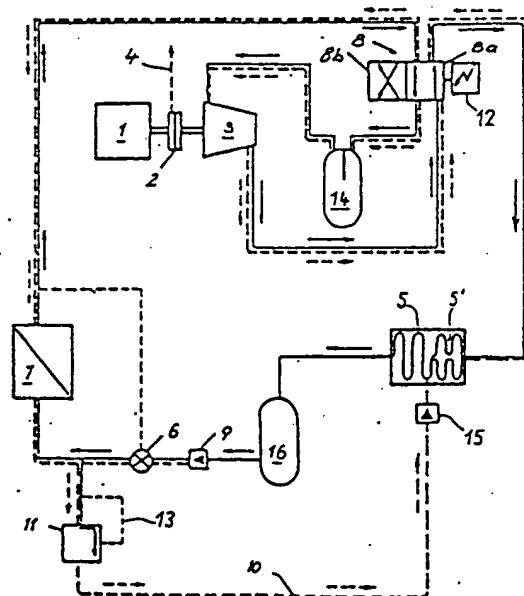
64 Benannte Vertragsstaaten: DE FR GB IT SE

74 Vertreter: Schwelger, Erwin, c/o Bayerische Motoren
Werke AG - AJ-35 Postfach 40 02 40 Petuelring 130,
D-8000 München 40 (DE)

83 Veröffentlichungstag des später veröffentlichten
Recherchenberichts: 30.12.86 Patentblatt 86/52

54 Klimaanlage für Kraftfahrzeuge, insbesondere für Personenkraftwagen.

57 Der Kältemittel-Kreislauf einer Klimaanlage ist durch Strömungsrichtungs-umkehr von Kühlen auf Heizen umschaltbar. Zum Heizen mündet eine das beim Kühlen wirk-
same Expansionsventil umgehende und ein Druckhalteventil enthaltende Leitung in einen mehrflutigen Teilbereich des als Heiz-Verdampfer wirksamen Kühl-Kondensators, so daß eine hohe Heizleistung aus Kompressionswärme und zusätzlicher Wärmepumpenwirkung erzeugt wird.



EP 0 199 187 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

0199187

Nummer der Anmeldung

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			EP 86104854.4
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. 4)
A	DE - A1 - 3 219 950 (BMW) * Gesamt *	1	B 60 H 1/32
--			
A	DE - B2 - 1 251 493 (SOCIETE ANONYME DES USINES CHAUSSON) * Gesamt *	1	
--			
A	FR - A - 1 554 833 (MECANO-BUNDY G.M.B.H.) * Gesamt *	1	
--			
A	US - A - 3 812 687 (STOLZ) * Gesamt *	1	
--			
A	EP - A1 - 0 001 901 (FOWLER et al.) * Gesamt *	1	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl. 4)
			B 60 H F 25 B
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt...			
Recherchenort WIEN		Abschlußdatum der Recherche 08-09-1986	Prüfer PANGRATZ
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTEN			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet		E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist	
Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie		D : in der Anmeldung angeführtes Dokument	
A : technologischer Hintergrund		L : aus andern Gründen angeführtes Dokument	
O : nichtschriftliche Offenbarung			

12

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

21 Anmeldenummer: 86104854.4

51 Int. Cl.⁴: B 60 H 1/32

22 Anmeldetag: 09.04.86

30 Priorität: 24.04.85 DE 3514781

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
29.10.86 Patentblatt 86/44

64 Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB IT SE

71 Anmelder: BAYERISCHE MOTOREN WERKE
Aktiengesellschaft
Postfach 40 02 40 Petuelring 130
D-8000 München 40(DE)

72 Erfinder: Bednarek, Henryk
Max-Frieseneggerstrasse 3
D-8910 Landsberg(DE)

74 Vertreter: Schweiger, Erwin
c/o Bayerische Motoren Werke AG - AJ-35 Postfach 40 02
40 Petuelring 130
D-8000 München 40(DE)

54 Klimaanlage für Kraftfahrzeuge, insbesondere für Personenkraftwagen.

57 Der Kältemittel-Kreislauf einer Klimaanlage ist durch Strömungsrichtungsumkehr von Kühlen auf Heizen umschaltbar. Zum Heizen mündet eine das beim Kühlen wirksame Expansionsventil umgehende und ein Druckhalteventil enthaltende Leitung in einen mehrflutigen Teilbereich des als Heiz-Verdampfer wirksamen Kühl-Kondensators, so daß eine hohe Heizleistung aus Kompressionswärme und zusätzlicher Wärmepumpenwirkung erzeugt wird.

Die Erfindung bezieht sich auf eine Klimaanlage der Bauart gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruches 1.

Bei der gemäß DE-OS 30 47 955 bekannten Klimaanlage dieser
5 Bauart mündet die Umgehungsleitung nach dem Kühl-Kondensator bzw. Heiz-Verdampfer in die beim Heizen zur Saugseite des Kompressors führende Kältemittel-Leitung. Der Kühl-Kondensator bzw. Heiz-Verdampfer ist daher beim Heizen nicht durchströmt und wirkt somit nur unmittelbar nach dem Beginn des Heizens kurzzeitig
10 bis zum Erreichen eines Beharrungszustandes als Heiz-Verdampfer.

Aufgabe der Erfindung ist es, die bekannte Klimaanlage so weiterzubilden, daß der Kühl-Kondensator beim Heizen ständig als Heiz-Verdampfer genutzt werden kann, um zusätzlich zur Kompressionswärme des Kompressors eine weiter erhöhte Heizleistung durch Wärmepumpenfunktion zu ermöglichen, und zwar zumindest während der Anwärmzeit
15 des Motor-Kühlkreises bis zu einer zum Heizen ausreichenden Motor-Betriebstemperatur und bis zu einer bei dem 0-Punkt naher Umgebungstemperatur sich unter bestimmten Umständen einstellenden Vereisung des Heiz-Verdampfers.

20 Zur Lösung dieser Aufgabe sieht die Erfindung die kennzeichnenden Merkmale des Patentanspruches 1 vor. Dadurch wird der Heiz-Verdampfer und dessen Anschluß an die Umgehungsleitung an die bei niedrigen Temperaturen des Kältemittels besonders niedrige Verdampfungstemperatur und das damit sehr große spezifische Volumen des
25 Kältemittels angepaßt, so daß dessen Verdampfung und Strömung begünstigt und die Heizleistung insgesamt erheblich erhöht wird,

ohne daß in Gegenströmrichtung des Kältemittels beim Kühlen die Funktion des Kühl-Kondensators beeinträchtigt wird. Das Kältemittel ist dabei beim Einströmen in den Kühl-Kondensator ebenfalls dampfförmig und weist somit in dessen erstem Teilbereich auch ein
5 relativ großes spezifisches Volumen auf. Der in Strömungsrichtung beim Kühlen restliche einflutige Teilbereich des Kühl-Kondensators gewährleistet die volle Kühlleistung der Klimaanlage.

Der Anteil des mehrflutigen Teilbereiches gemäß Anspruch 2 ergibt eine besonders vorteilhafte Aufteilung des Kühl-Kondensators bzw.
10 Heiz-Verdampfers. Die temperaturabhängige Steuerung des Druckhalteventiles gemäß Anspruch 3 berücksichtigt gleichfalls den besonders niedrigen Dampfdruck des Kältemittels bei niedrigen Temperaturen mit dadurch bedingter relativ geringer Kältemittel-Fördermenge des Kompressors. Um dabei zum Heizen ein rasches Einsetzen der
15 Heizwirkung des als Heiz-Kondensator wirksamen Kühl-Verdampfers zu gewährleisten, ermöglicht der mit der Temperatur des ihm zuströmenden Kältemittels verringerte Druckwert des Druckhalteventiles ein rasches Entleeren des Heiz-Verdampfers von kaltem flüssigen Kältemittel. Gleichzeitig begrenzt der nach dem Druckhalteventil
20 durch die Entspannung anfallende dampfförmige Teil des Kältemittels den Druckabfall auf der Kompressor-Saugseite und gewährleistet eine ausreichend hohe Kältemittel-Dichte und -fördermenge des Kompressors. Die temperaturbezogenen Druckwerte gemäß Anspruch 4 ergeben eine besonders vorteilhafte Heizfunktion. Durch die
25 Zeitschaltvorrichtung gemäß Anspruch 5 werden Funktions-Störungen am Ende der Heizfunktion durch sofortiges Umschalten des Kreislaufes auf Kühlen und somit mögliches Eindringen flüssigen Kältemittels vom Heiz-Kondensator bzw. Kühl-Verdampfer in die Saugseite des Kompressors ausgeschlossen, weil sich bis zum Umschalten durch
30 Abkühlen des Kältemittels dessen Druck verringert und ein Rückströmen des Kältemittels beim späteren Umschalten weitgehend unterbleibt. Die Steuerung der Umschaltvorrichtung gemäß Anspruch 6 vermeidet den zusätzlichen Bauaufwand einer Zeitschaltvorrichtung und geht davon aus, daß ein Heizen und Kühlen kurz hintereinander wegen
35 der klimatischen Gegebenheiten nicht zu erwarten ist.

In der Zeichnung ist ein Ausführungsbeispiel der Erfindung dargestellt. Sie zeigt ein Prinzipschema des Kreislaufes einer Klimaanlage für Kraftfahrzeuge, die alternativ zum Kühlen und Heizen genutzt werden kann.

5 Ein Motor 1 eines Kraftfahrzeuges treibt über eine Kupplung 2 einen Kompressor 3 an. Eine Ansteuerung 4 gestattet ein bedarfsweises Lösen oder Schließen der Kupplung 2. Zum Kühlen eines Fahrzeuginnenraumes (durchgezogene Strömungspfeile) gelangt das im Kompressor 3 verdichtete Kältemittel in den Kondensator 5, der in
10 einem eingangsseitigen 30 bis 50 %igen Teilbereich 5' zweiflutig ausgebildet ist, und von dort über das Expansionsventil 6 zum Verdampfer 7 und schließlich wiederum auf die Saugseite des Kompressors 3. Die im Verdampfer 7 für das Verdampfen des Kältemittels erforderliche Verdampfungswärme wird über die Lamel-
15 len des Verdampfers dem Luftstrom entzogen, der den Verdampfer durchströmt und auf diese Weise abgekühlt in den Fahrzeuginnenraum gelangt.

Dem Kompressor 3 ist ein Vierwegeventil 8 nachgeschaltet, dessen Arbeitsleitungsanschlüsse mit dem Kondensator 5 und dem Verdampfer
20 7 in Verbindung stehen. Der Rückflußleitungsanschluß des Vierwegeventils 8 ist mit der Saugseite des Kompressors 3 verbunden. Zwischen dem Vierwegeventil 8 und dem Expansionsventil 6 ist ein zum Expansionsventil 6 hin öffnendes Rückschlagventil 9 angeordnet. Weiterhin enthält der Kreislauf eine das Expansionsventil 6 umgehen-
25 de Leitung 10, die ein Druckhalteventil 11 aufweist.

Das Vierwegeventil 8 hat zwei Schaltstellungen, nämlich die Schaltstellung 8a für Kühlbetrieb und die Schaltstellung 8b für Heizbetrieb, und eine elektrische Umschaltvorrichtung 12, die eine Zeitschaltvorrichtung mit Verzögerungsschaltzeit beim Umschalten von
30 Heizen auf Kühlen oder eine Ruheschaltstellung für das Heizen aufweist. Bei dem Druckhalteventil 11 handelt es sich um ein

Druckbegrenzungsventil, das den Kompressordruck und damit auch den Druck im Verdampfer 7 im Heizbetrieb bei über +5°C Kältemittel-Temperatur auf 15 bis 25 bar hält und bei Erreichen dieses Drucks öffnet. Eine Ansteuerung 13 für das Druckhalteventil 11 bewirkt
5 bei niedrigerer Kältemittel-Temperatur einen niedrigeren Öffnungsdruck, der von 15 bar bei +5°C auf 8 bar bei -20°C absinkt.

Im Heizbetrieb (gestrichelte Pfeile) wird ein Teil der durch das Verdichten des Kältemittels erzeugten Kompressionswärme und der aus der Umgebungsluft im als Heiz-Verdampfer wirkenden Kühl-Kondensator 5 durch Wärmepumpen-Funktion aufgenommenen Umgebungswärme
10 im als Heiz-Kondensator wirkenden Kühl-Verdampfer 7 an die in den oder als Umluft im Fahrzeuginnenraum geförderte bzw. umgewälzte Luft abgegeben und so der Innenraum bei noch kaltem Motor schnell aufgewärmt und eine rasche Scheibenentfrostung erreicht.
15 Bei diesen Bedingungen bleibt der Kompressor 3 und damit der Heizbetrieb der Klimaanlage sinnvoll solange in Betrieb, bis die Temperatur des Motorkühlwassers einen ausreichend hohen Wert erreicht hat, um den Fahrgastraum über das übliche Heizgerät allein zu beheizen.

20 Zwischen dem Vierwegeventil 8 und der Saugseite des Kompressors 3 ist ein Abscheidebehälter 14 angeordnet. Der Abscheidebehälter 14 schützt den Kompressor 3 beim Umschaltvorgang vor Flüssigkeitsschlägen und dient ferner dazu, das eventuell auftretende flüssige Kältemittel nach dem Druckhalteventil 11 abzuscheiden.

25 In der Umgehungsleitung 10 ist ferner ein weiteres beim Heizen zum Kühl-Kondensator bzw. Heiz-Verdampfer 5 hin öffnendes Rückschlagventil 15 vorgesehen, während zwischen dem Kondensator 5 und dem ersten Rückschlagventil 9 noch ein Vorratsbehälter 16 eingeschaltet ist. Die Rückschlagventile 9 und 15 sichern jeweils
30 das Beaufschlagen des Expansionsventiles 6 oder des Rückhalteventiles 11, die je nach Einsatzart der Klimaanlage zum Kühlen bzw. Heizen in Funktion treten. Die Anlage ermöglicht eine Heizleistung von etwa 5 bis 7 KW schon bei relativ niedrigen Motor- und Kompress-

5 sor-Drehzahlen. Sie ist sowohl für Kurzzeitbetrieb bis zur Ablösung durch die mit Motorwärme betriebene Heizanlage vor allem zum Einsatz in gemäßigten bis kalten Klimazonen als auch für Dauerbetrieb anstelle einer vorgenannten Heizanlage vor allem zum Einsatz in weitgehend heißen Klimazonen geeignet.

28.01.86

P 35-14 781.4-16

nach Art. 17

Art. 17 Abs. 1

nach Art. 17

Patentansprüche

- 5 1. Klimaanlage für Kraftfahrzeuge, insbesondere für Personenkraftwagen,

mit einem über eine Umschaltvorrichtung von Kühlen auf Heizen des Fahrzeuginnenraumes umschaltbaren Kreislauf,

10 in dem zum Kühlen das Kältemittel nacheinander einen Kompressor, einen Kondensator, ein Expansionsventil und einen Verdampfer durchströmt und

in dem in Gegenstromrichtung zum Heizen das Expansionsventil mittels einer ein Druckhalteventil enthaltenden Umgehungs-Leitung umgangen ist,

dadurch gekennzeichnet,

15 daß der Kondensator (5), der beim Heizen als Heiz-Verdampfer (5) dient, in einem Teilbereich (5') von der Eintrittsseite aus beim Kühlen oder zur Austrittsseite hin beim Heizen mehrflutig ausgebildet ist und

20 daß die Umgehungs-Leitung (10) in Strömungsrichtung beim Heizen vor der Verzweigung oder im Bereich der Verzweigung auf den mehrflutigen Bereich (5') des Heiz-Verdampfers (5) einmündet.

2. Klimaanlage nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet,

daß der mehrflutige Teilbereich (5') 30 bis 50 % des Kältemittel-Volumens des Kondensators (5) beträgt.
3. Klimaanlage nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet,

daß das Druckhalteventil (11) einen veränderlichen Druck steuert, der von der Temperatur des zuströmenden Kältemittels abhängt und der im Bereich um und unter 0 °C wesentlich niedriger liegt als der gleichbleibend hoch gesteuerte Druck bei höherer Temperatur.
4. Klimaanlage nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet,

daß der Druck von 15 bar beginnend bei +5°C bis 8 bar bei -20°C absinkt.
5. Klimaanlage nach einem der Ansprüche 1 bis 4,

gekennzeichnet durch eine Zeitschaltvorrichtung (12), die den Kreislauf bei Beendigung des Heizens mit Zeitverzögerung auf Kühlen umschaltet.
6. Klimaanlage nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet,

daß die Umschaltvorrichtung (8 und 12) eine Ruhe-Schaltstellung in ihrer Einstellung zum Heizen aufweist.

111

